REGIONE TOSCANA

Direzione Generale
Bilancio e Finanze
Settore Tributi

http://www.rete.toscana.it/fiscalita

IRPET

Istituto Regionale Programmazione
Economica Toscana

http://www.irpet.it

Tributi IN Toscana

Trimestrale
di informazione
per cittadini
e imprese

4 2008

Anno III
Numero 4
Dicembre
2008

La manovra tributaria della Regione Toscana per il 2009

di *Giuseppe Bertolucci**

Nonostante i tagli decisi dallo Stato con la manovra d'estate e ribaditi con la Legge Finanziaria 2009, la Regione Toscana ha deciso di ribadire gli impegni già presi a luglio nel proprio Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

Con le disposizioni approvate nella Legge di Bilancio e con la Finanziaria regionale per il 2009 saranno potenziati lo stato sociale e le politiche sociali, è stato dato il via libera agli investimenti per il rilancio dell'economia e decisa la riduzione selettiva del carico fiscale, a partire dagli sconti sulle tasse automobilistiche finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria.

Tra le decisioni più importanti è da evidenziare la destinazione alle attività di assistenza alle persone non autosufficienti di tutte le risorse stabili e disponibili recuperate dall'area dell'evasione fiscale. I fondi complessivamente accantonati per il triennio 2009-2011 in favore dei non autosufficienti sono pari a 188 milioni di euro, ottenuti evitando ogni inasprimento fiscale.

Riguardo all'esercizio finanziario 2009 la manovra tributaria è suddivisa in due parti. La prima, relativa alla riduzione delle tasse automobilistiche, è stata anticipata nella Legge Regionale n. 58 del 3/11/2008; la seconda, relativa all'Imposta Regionale sulle Attività Produttive (I.R.A.P.), è contenuta invece nella Legge Finanziaria 2009.

La Legge Regionale n. 58/2008 ha introdotto numerose modifiche alle tasse automobilistiche a decorrere dall'anno 2009, stabilendo che il precedente aumento del 10% delle tariffe, previsto dall'articolo 1 della Legge Regionale 2 novembre 2006 n. 52, non si applicherà più alle autovetture, agli autoveicoli e agli autocarri (per i quali la tassazione è commisurata alla potenza effettiva dei motori) immatricolati come "Euro 4" e "Euro 5" ed anche agli autoveicoli omologati per la circolazione mediante alimentazione esclusiva o doppia, a gas metano, GPL, ad idrogeno o elettrica. Si tratta in totale di circa la metà di tutti i veicoli in circolazione in Toscana.

Inoltre, chi acquisterà nel 2009 un'auto nuova "ecologica", cioè a doppia alimentazione (benzina/metano o benzina/ GPL), purché di potenza non superiore ai 100 kilowatt, sarà esentato dal pagamento del "primo bollo" e delle successive cinque annualità. Chi non potrà permettersi di comprare un'autovettura nuova, potrà invece convertire a GPL o a metano l'auto già in proprio possesso: le auto trasformate e collaudate nel corso del 2009 godranno della stessa esenzione prevista per l'acquisto di auto ecologiche nuove. L'esenzione scatterà per tutte le autovetture classificate dalla categoria "Euro 2" in su, indipendentemente dalla potenza. Per le autovetture "Euro 0" ed "Euro 1" restano invece gli sconti e gli incentivi previsti dalla normativa statale e quelli comunali previsti nel caso di rottamazione. Tutte queste esenzioni sono da considerarsi incentivi alla sostituzione del parco circolante con veicoli ecologici e, come tali, misure di rilevante impatto ambientale ai fini della diminuzione delle emissioni inquinanti e quindi del miglioramento della qualità dell'aria.

Con la Legge Finanziaria regionale per il 2009, approvata dal Consiglio Regionale lo scorso 22 dicembre, si è provveduto alla "regionalizzazione" dell'I.R.A.P. ai sensi della legge finanziaria statale 2008 che prevedeva, a decorrere dal 1° gennaio 2009, l'istituzione dell'IRAP tramite legge regionale e l'attribuzione di un'autonomia regionale in materia di disciplina sostanziale di tale imposta. Infatti, la Regione potrà modificare l'aliquota, le detrazioni e le deduzioni, nonché introdurre speciali agevolazioni nei limiti stabiliti dalle leggi statali. In sostanza, con tale normativa, l'IRAP diviene un tributo "proprio" della Regione Toscana, mentre fino ad oggi è stato un tributo statale "attribuito" alle Regioni.

Si è ritenuto indispensabile provvedere in tal senso, a differenza di altre Regioni, poiché solo attraverso la regionalizzazione sarà possibile utilizzare gli spazi di autonomia concessi dal legislatore statale, soprattutto per far fronte al costante orientamento della Corte Costituzionale secondo cui, in mancanza dell'istituzione con legge regionale, l'IRAP è un tributo erariale rientrante nella esclusiva competenza legislativa dello Stato.

In secondo luogo, si è previsto che alle aziende pubbliche di servizi alla persona (ASP), succedute alle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza (IPAB), si applichi l'aliquota I.R.A.P. ridotta di un punto percentuale, parificando queste stesse aziende al trattamento fiscale già previsto per le ONLUS e le cooperative sociali. Si tratta di una misura che comporta la riduzione del carico fiscale a favore di enti con personalità giuridica pubblica che operano senza fini di lucro in campo sociale, svolgendo direttamente attività di erogazione di servizi assistenziali alle categorie sociali più deboli (anziani non autosufficienti, disabili, ecc.).

Conseguentemente tale risparmio andrà a diretto vantaggio dei destinatari di tali servizi, confermando la volontà della Regione di intervenire a sostegno di tali categorie, utilizzando tutti gli strumenti disponibili.

**Assessore al Bilancio e alle Finanze della Regione Toscana*

L'andamento del parco autovetture e della tassa automobilistica in Toscana: evoluzione recente e prospettive

di *Andrea Taddei**

La tassa automobilistica è senza dubbio una delle principali entrate tributarie delle Regioni che ricoprirà sempre maggiore importanza nel bilancio. Le prospettive di autonomia tributaria delineate dai recenti disegni di legge in materia di federalismo fiscale, infatti, fanno prevedere che il peso relativo di tale tributo aumenterà nel prossimo futuro.

Il tentativo di ipotizzare quale potrà essere l'andamento del gettito del bollo auto in Toscana nei prossimi anni non può prescindere dai recenti mutamenti intervenuti nel mercato automobilistico nazionale. Come noto, il 2008 è stato un anno particolarmente difficile per l'industria dell'automobile: al rallentamento delle vendite si è aggiunta la crisi finanziaria mondiale, che ha causato ulteriori difficoltà al settore.

Complessivamente le immatricolazioni di auto nuove in Italia sono scese del 26% (oltre 146.000 unità) tra il novembre 2007 e lo stesso mese del 2008. Tuttavia vi è stata, nello stesso periodo di tempo, una contemporanea diminuzione delle radiazioni delle auto (-25% pari a oltre 119.000 unità) che ha comunque permesso un ulteriore aumento del parco auto.

Sebbene il saldo tra prime iscrizioni e radiazioni continui a risultare positivo, la dinamica della crescita del parco auto ha iniziato a rallentare da alcuni anni. Ciò potrebbe far presagire in un prossimo futuro un'inversione di tendenza che influirebbe in maniera determinante sul gettito della tassa automobilistica.

In questo contesto l'andamento del parco autovetture toscano ha mostrato nel 2007 (ultimo anno disponibile per i dati regionali) i medesimi andamenti di quello nazionale, attestandosi a 2.308.704 unità. Infatti in Toscana nell'ultimo triennio vi è stato un rallentamento del tasso di crescita, passato dall'1,4% del 2005 allo 0.8% del dovuto ad una contrazione delle prime immatricolazioni del 3,7% e da un aumento del 15,1% delle radiazioni.

Guardando nello specifico le caratteristiche delle autovetture circolanti in Toscana, emergono delle peculiarità rispetto alla media nazionale. Anzitutto la concentrazione di auto sulla popolazione è più alta della media: al 2007 circolavano 63 autovetture ogni 100 abitanti, (contro 60 che è il valore italiano). Relativamente alla tipologia di alimentazione, il parco auto toscano ha registrato tra il 2005 e il 2007 una diminuzione delle auto alimentate a benzina (-8,4%) principalmente per le radiazioni dei vecchi veicoli e probabilmente per il continuo incremento del prezzo del petrolio. Sono cresciuti invece i veicoli alimentati a gasolio (+26%) per varie ragioni: per il tentativo da parte degli automobilisti di spostarsi su alimentazioni leggermente meno costose, anche se il differenziale tra benzina e diesel è andato sempre più riducendosi negli ultimi anni, ma anche per la maggiore durata del motore. Sono cresciute in maniera decisa negli ultimi 3 anni le auto ad alimentazione "bifuel" (benzina e metano +27% e benzina e GPL +23%), ma soprattutto le auto alimentate a solo metano (+78%). Il netto incremento di queste tipologie di veicoli si spiega in parte con il già citato aumento del prezzo del petrolio, ed in parte con la possibilità, riservata a queste autovetture, di poter circolare indipendentemente dai blocchi del traffico: l'utilizzo di tali veicoli ha infatti incontrato molti consensi nelle grandi città, spesso sottoposte a tali vincoli alla circolazione.

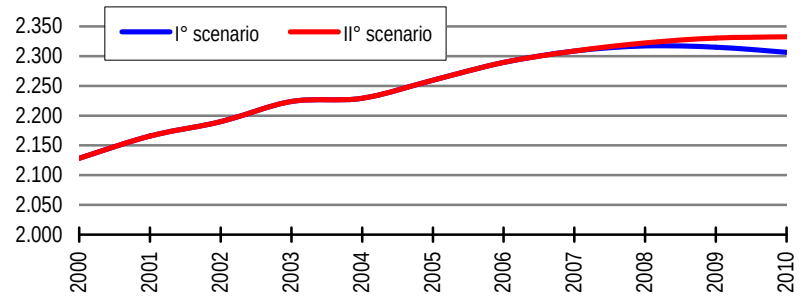
Un aspetto particolarmente interessante riguarda la potenza media del parco circolante. Tale caratteristica rappresenta l'oggetto di tassazione del bollo auto ed è quindi una variabile che può aiutare a capire l'evoluzione nel futuro del gettito derivante da questa imposta regionale. I KiloWatt medi di potenza dei veicoli circolanti in Toscana registrano un aumento della potenza media dai 47,6 KW del 1999 ai 60,6 KW del 2007. I valori più alti si riscontrano in corrispondenza delle auto alimentate esclusivamente a GPL o a metano (89,5 e 71 KW) e in quelle "bifuel" (tra 61 e 68 KW), nonché in corrispondenza delle auto a gasolio (79,1 KW). Sotto la media regionale si colloca la potenza media degli autoveicoli a benzina (53,3 KW). Quanto alle auto a diesel, la loro alta potenza si spiega con la natura stessa del propulsore e con il rispettivo consumo: non vi è convenienza a produrre motori diesel di bassa cilindrata in quanto i differenziali di consumo, rispetto alle auto a benzina, diventano significativi solo per cilindrate medio-alte. Infine, il decremento della potenza media nelle autovetture a benzina è sicuramente anche il riflesso dello spostamento delle preferenze verso auto più piccole e che consumano meno.

La distribuzione delle autovetture toscane per categoria di emissione evidenzia come vi sia stata nel tempo una fisiologica ricomposizione del parco auto verso le categorie più recenti. Tra il 1999 e il 2007 è stata molto forte la diminuzione dei veicoli "pre Euro 0", passati dal 43% al 3% del totale. Rilevante è anche la forte crescita degli "Euro 4" tra il 2005 e il 2007, passati dal 13 al 29%. Sotto questo punto di vista la Toscana dimostra di avere un parco veicolare più "giovane" e perciò meno inquinante rispetto alla media italiana. Gli "Euro 2" si confermano come una delle classi maggiormente rappresentate: ciò deriva dal fatto che solo a partire dal 2008 la normativa degli ecoincentivi ha incluso questa categoria tra i mezzi beneficiari degli interventi poiché le agevolazioni attivate tra il luglio 2002 e il marzo 2003 erano destinate esclusivamente alle autovetture "Euro 0" e "Euro 1. Va sottolineato che l'effetto di queste politiche tenda a risdursi con il trascorrere del tempo. Ciò è avvenuto nel 2002- 2003 ma soprattutto nel 2007-2008 quando la crisi economica e la minore disponibilità delle famiglie al consumo hanno contribuito ad appannare la loro efficacia.

Alla luce di quanto detto, le recenti trasformazioni del parco auto in Toscana non hanno provocato diminuzioni nel gettito della tassa automobilistica, grazie all'incremento del parco e, soprattutto, della potenza media dei veicoli. Tuttavia, è lecito aspettarsi nel prossimo biennio un progressivo rallentamento del numero di auto circolanti e un contestuale rallentamento nella crescita del gettito della tassa automobilistica. In termini assoluti, l'importo dovuto alla Regione dovrebbe passare da 468 milioni del 2007 a 477 milioni del 2009. A seconda dello scenario che si può assumere (cfr. grafico) l'arresto della crescita del parco auto potrebbe avvenire nell'arco temporale compreso tra il 2009 e il 2011.

* *IRPET*

POSSIBILI SCENARI DELL'ANDAMENTO DEL PARCO AUTOVETTURE IN TOSCANA
Valori assoluti in migliaia



1° scenario: si ipotizza che il rallentamento della crescita mostrato tra 2006 e 2007 si ripeta negli anni immediatamente successivi
2° scenario: si ipotizza che il rallentamento della crescita sia pari alla media delle variazioni tra il 2005 e il 2007.
Fonte: elaborazioni IRPET su dati ACI

Spazio Altre Regioni

L'imposta di soggiorno della Regione Sardegna

di *Gianluigi Giuliano**

Con la legge regionale n. 2 del 2007 la Regione Sardegna ha istituito l'imposta di soggiorno. In essa si prevede la facoltà di applicazione dell'imposta da parte dei Comuni, alla condizione che i proventi della stessa vengano spesi per interventi destinati alla sostenibilità del turismo (miglioramento dei servizi turistici e della fruizione della risorsa ambientale).

L'imposta riscossa è attribuita per il 50% al Comune e per il restante 50% alla Regione Sardegna; questa ultima quota confluisce in un fondo di riequilibrio e solidarietà destinato agli investimenti turistici delle aree interne. Per la quota di competenza comunale, il Comune è vincolato ad impegnare il gettito entro due anni dalla riscossione, pena il riversamento nelle casse regionali.

Soggetti passivi del tributo sono tutte le strutture ricettive, comunque considerate (gli alberghi, i campeggi, gli agriturismo, gli affittacamere, i Bed and Breakfast e simili) ed anche le case-vacanza e le seconde case affittate.

L'imposta grava su tutti coloro i quali soggiornano nelle strutture sopra elencate nel periodo estivo (tra il 15 giugno ed il 15 settembre), che non siano residenti nei Comuni sardi ove l'imposta è applicata. Particolari esenzioni sono previste inoltre per i minori di 18 anni, i lavoratori pendolari e gli studenti.

L'imposta è giornaliera e si applica nella misura di due euro a persona per soggiorni in alberghi a quattro stelle e superiori, ed un euro nelle altre strutture. Il meccanismo di riscossione volontaria prevede una sostituzione d'imposta in capo al gestore o al proprietario della struttura ricettiva, il quale periodicamente comunica al Comune i dati relativi alle presenze, con obbligo di versamento dell'imposta entro quindici giorni dal termine del soggiorno.

L'accertamento dell'imposta è devoluto ai Comuni, i quali trattengono l'intero importo delle sanzioni irrogate a titolo di compensazione degli oneri di riscossione.

Come è noto il Governo ha impugnato la norma per violazione dell'art. 8 lett. h) dello Statuto della Regione Sardegna e degli articoli 119, 3 e 117 della Costituzione nonché dell'art. 49 del trattato CEE. I motivi di censura governativi risiedono nell'asserita impossibilità per la Regione di istituire tributi comunali senza lasciare al Comune alcuno "spazio di manovra", nella discriminazione tra residenti e non, e nell'ostacolare la prestazione di servizi all'interno della Comunità Europea.

Con la sentenza n. 108 del 2008 la Corte Costituzionale, respingendo ogni eccezione, ha dichiarato la legittimità dell'imposta. La Corte Costituzionale, infatti, ha ritenuto legittima la norma poiché è stata concessa ai Comuni la facoltà di istituire o meno l'imposta ed anche perché il 50% della stessa è destinato alla Regione. Quanto alla discriminazione, la Corte ha rilevato che l'imposta ha carattere turistico, quindi non può colpire i residenti nel Comune. Relativamente alla dichiarata violazione del trattato CEE, la Corte si è limitata a rammentare che imposte analoghe esistono in tutta Europa, dalla Kurtaxe tedesca, alla Taxe de sejour francese, fino alle imposte di soggiorno di cui alla legge 10/1976 della Provincia autonoma di Trento e Bolzano. Quanto alla libera circolazione dei servizi, la mancanza di discriminazione e l'esiguità degli importi sono stati considerati incapaci di ledere la liberta commerciale degli operatori del settore.

** Agenzia per le Entrate della Regione Sardegna*

Spazio Enti Locali

Patto di stabilità 2009: novità per gli enti locali

di *Stefania Lorenzini**

Nella Finanziaria 2009 con il Patto di Stabilità (PSI) lo Stato richiede agli Enti locali un risparmio di 10 miliardi di euro, pari a quasi un terzo della manovra correttiva cumulata prevista per il prossimo triennio. Questo, si sa, non è l'unico sacrificio richiesto ai governi locali, sottoposti a vari tagli legati alla riduzione dei costi della politica e alla questione intricata della compensazione ICI. È certo che, dal prossimo anno, per gli Enti locali non sarà facile mantenere o trovare l'equilibrio finanziario; vediamo, però, se le nuove regole di bilancio contengono conferme o novità promettenti, almeno in una prospettiva più lunga.

In sintesi il PSI 2009:

1) *mantiene il riferimento al saldo di bilancio*. L'abbandono dei tetti alla spesa è sicuramente una conferma positiva. Suscita però qualche perplessità il criterio della competenza mista per il calcolo del saldo che, nonostante le attese, potrebbe generare effetti perversi sulla spesa per investimenti (se l'ente divenisse incapace di pagare per impegni d'investimento già assunti);
2) *prevede un trattamento più favorevole per gli enti in avanzo* che potranno peggiorare il loro saldo, proprio perché positivo; ciononostante il rischio di inadempienza, come dimostrano alcune simulazioni, continua a rimanere elevato anche per chi non ha contribuito al disavanzo pubblico;
3) *introduce un sistema di sanzioni e premi*. Le sanzioni previste sono più dure del passato (riduzione dei trasferimenti, divieto di superare il valore minimo di spesa corrente registrato tra il 2005 e il 2007, divieto di indebitarsi per investire e di assumere personale a qualsiasi titolo), ma continuano ad essere: "inique" perché non correlate all'entità dello sforamento di ciascun ente e "disincentivanti" perché spesso richiedono un sacrificio (riduzione di spesa) minore di quello necessario per rispettare lo stesso PSI. Il sistema di premi invece è completamente nuovo: il 70% dello sforamento degli enti inadempienti andrà a beneficio degli enti adempienti che potranno scalarlo dal proprio saldo futuro, ciascuno secondo una quota che rispecchi il proprio merito. L'idea è interessante ma il meccanismo pare troppo complicato: un premio immediato e tangibile sarebbe non solo più facile da gestire ma anche più gradito dagli enti;
4) *pone il divieto di aumentare qualsiasi tributo locale,* eccetto la TARSU, fino all'attuazione del federalismo fiscale. Quindi per rispettare il PSI gli enti potranno ridurre la spesa (corrente e in conto capitale) e/o aumentare le tariffe. Il blocco dei tributi locali, che era stato rimosso solo da pochi mesi, non solo vanifica il concetto stesso di autonomia fiscale per le amministrazioni locali, ma risulta discriminante, perché penalizza proprio gli enti che in passato hanno già ridotto la spesa senza aumentare la pressione fiscale;
5) *apre la possibilità di regionalizzare il PSI*. Le Regioni (come prevede anche il DDL sul federalismo) potranno personalizzare il sistema di perequazione locale e di applicazione del PSI. Ogni Regione, forte di una conoscenza approfondita del territorio, potrebbe optare per soluzioni su misura, semplici e trasparenti, senza stravolgere le regole di bilancio generali. La regionalizzazione del PSI potrebbe anche sfruttare quegli spazi di compensazione, finora ampi, fra i diritti d'indebitamento dei vari enti (per alcuni insufficienti ma per altri sovrabbondanti). Chiaramente in questa ipotesi, la Regione dovrebbe diventare l'unico soggetto responsabile dell'esito globale di fronte allo Stato.

Si può quindi affermare che il PSI 2009 prevede regole di bilancio che, per molti aspetti, sono oggettivamente migliori rispetto al passato; rimangono però irrisolte alcune criticità, che rischiano di pregiudicare l'intero meccanismo. La contraddizione di fondo, a distanza di sette anni dalla revisione costituzionale, continua ad essere quella per cui il Governo centrale, a parole, promuove la responsabilità finanziaria di Regioni, Comuni e Province ma, coi fatti, nega loro la fiducia, eliminando addirittura alcuni spazi di discrezionalità già in loro possesso.

** IRPET*

Spazio Europa

L'Europa tra decentramento e devolution: una "foto di gruppo" scattata a Parigi

di *Giancarlo Pola**

La Francia ha voluto celebrare, nello scorso mese, l'assunzione della Presidenza dell'Unione europea organizzando a Parigi un "Forum europeo sull'amministrazione locale e le collettività territoriali" -svoltosi nelle lussuose sale del Palazzo del Senato francese- al quale sono stati invitati rappresentanti (uno per ciascuno) dei 27 Paesi membri dell'Unione, esperti del tema (studiosi o politici di alto rango coinvolti nei processi di decentramento). Lo scopo era quello di verificare lo "stato dell'arte" della decentralizzazione (o del federalismo, parola tuttavia che non gode di molta popolarità in Francia, diversamente dall'Italia) esistente al momento nei 27 contesti. Chi scrive ha rappresentato l'Italia.

I quesiti che gli organizzatori si sono posti, e ai quali hanno risposto diverse "tavole rotonde", erano:

1) Quali cambiamenti si sono verificati nella struttura comunale e quali forme relazionali ("dipendenze" secondo il testo in lingua francese, evidentemente vittima di una concezione ancora "prefettizia" della decentralizzazione) si sono sviluppate rispetto ai livelli superiori di governo?
2) Quali funzioni per le amministrazioni sottordinate (cfr. chiosa precedente) dei governi nazionali o regionali?
3) Quale posto per le collettività locali nelle grandi funzioni collettive?
4) Quale posto per le collettività locali nelle politiche comunitarie?
5) La decentralizzazione come impatta sugli equilibri delle finanze pubbliche?
6) La decentralizzazione amplia o riduce le ineguaglianze territoriali?

Temi, come si può facilmente comprendere, di enorme rilevanza per ogni singolo Paese e per l'Europa nel suo complesso: un'Europa alla ricerca della "ottimalità" nella rappresentanza e negli autogoverni delle collettività territoriali, necessariamente coniugata al metodo democratico nella elezione dei rappresentanti politici, nonché alla "giusta" ed efficiente tassazione locale volta al reperimento di risorse destinate al finanziamento dei servizi locali di ciascun singolo "territorio" ma anche, in parte, a garantire l'equità *tra* territori.

Si è trattato di una specie di "foto di gruppo" in cui ciascun Paese ha potuto vedere se stesso e gli altri in contemporanea. Il pubblico internazionale convenuto è stato così informato delle peculiarità del sistema della decentralizzazione italiana, che dovrà sfociare prossimamente in un contesto simil-federale di fatto, anche se non di nome *ufficiale* (la dizione "federale" non compare neppure nel nuovo Titolo V). Si tratta -come ampiamente noto- di un cammino lungo ormai 60 anni, dalla creazione delle prime Regioni a statuto speciale del 1948 alla prossima attuazione della riforma del Titolo V, che va nel senso di una piena devoluzione di funzioni e di risorse finanziarie dal centro alla periferia, con una estensione del regime di (quasi) "specialità" alle attuali Regioni a statuto ordinario, e a molto altro ancora. Particolare curiosità ha suscitato in gran parte dell'attentissimo pubblico parigino la descrizione del caso del decentramento della sanità al livello di governo regionale, con i suoi successi (una autonomia organizzativa che ha favorito anche la "concorrenzialità" tra i 20 sistemi sanitari) e i suoi insuccessi (la tendenza dei bilanci di molte Regioni a "sforare" i *targets* concordati con il Governo centrale costringendolo a intervenire finanziariamente).

A sua volta, chi proveniva dall'Italia ha potuto rinfrescare le proprie conoscenze in tema di esperienze straniere apprendendo le peculiarità dei nuovi sistemi di decentramento (peraltro molto arruffati ancora) dei Paesi dell'ex Est europeo (un caso eclatante per tutti: la Repubblica Ceka conta ben 6000 Comuni per soli 6 milioni di abitanti), del Nord Europa (per il quale sono intervenuti numerosi Ministri degli Interni; anche in questo caso un'esperienza va menzionata come peculiare: quella della Danimarca, dove il decentramento delle funzioni centrali è stato attuato solo dopo la rapidissima riduzione del numero dei Comuni da 280 a 96!), e dei "big" dell'Europa continentale (Francia, Spagna, Germania) nonché del Regno Unito; e via elencando.

Un vivacissimo universo di esperienze, quello europeo, non passibile di nessuna facile *reductio ad unum*, ma leggibile attraverso quattro-cinque modelli fondamentali di autogoverno che hanno le loro radici nelle vicende storiche del primo Novecento e persino dell'Ottocento (si pensi all'incidenza fondamentale avuta dalle vicende napoleoniche e dai legami franco-piemontesi sulla creazione delle Province, oggi al centro di campagne abolizioniste sia in Italia che in Francia). Ma, forse, una *reductio ad unum* è possibile, alla fine: ed è che l'Europa tutta (come del resto gli USA, l'Australia, ecc.) si è posta o si sta ponendo il problema di come coniugare la ricerca dell'efficienza amministrativa con la vicinanza al cittadino e con la efficacia dei servizi, rifuggendo da centralismi obsoleti.

** Università di Ferrara*

Attività e Notizie

Agenda

Il 22/12/2008 il Consiglio Regionale ha approvato la Legge Finanziaria e la Legge di Bilancio della Regione Toscana

Pubblicazioni

LA FINANZA LOCALE IN ITALIA. RAPPORTO 2008
A cura di ISAE-SRM-IRES-IRPET-IRER
Franco Angeli

Per informazioni o chiarimenti sui tributi della Regione Toscana scrivere a : tributi@regione.toscana.it

Iniziative

SSEF "Ezio Vanoni"
Presentazione Rapporto
LA REVISIONE DELLA SPESA PUBBLICA
Roma, 28 novembre 2008

Anci, Anci Toscana
VI Meeting formativo
L'IMPATTO DELLA FINANZIARIA 2009 SUI BILANCI DEGLI ENTI LOCALI
Viareggio, 11 dicembre 2008

Università Roma Tre
LA LEGGE FINANZIARIA 2009
Roma, 16 gennaio 2009

Tributi in Toscana
Trimestrale di informazione per cittadini e imprese

Redazione
IRPET:
Claudia Ferretti (Responsabile)
Stefania Lorenzini
REGIONE TOSCANA:
Luigi Idili, Giovanni Morandini, Francesca Poli

Progetto grafico:
Patrizia Ponticelli

Sede di redazione:
IRPET - Via G. La Farina, 27
50132 FIRENZE
Tel. 055/574138
Fax 055/574155
e-mail redazione@irpet.it